

ARCHAEOLOGIA 25 BELGICA

35

La Chaussée Romaine de Reims à Trèves

*Quelques considérations sur le parcours d'Arlon à Williers
à l'occasion des coupes effectuées dans la route
à Florenville et à Izel.*

PAR

J. MERTENS

BRUXELLES
1957



Extrait de *Le Pays gaumais*, année 1956, n° 3-4, pp. 91 à 115.



La Chaussée Romaine de Reims à Trèves.

Quelques considérations sur le parcours d'Arlon à Williers
à l'occasion de coupes effectuées dans la route
à Florenville et à Izel.

I. Données chronologiques.

Au cours de fouilles effectuées en 1913 par le *Service des Fouilles des Musées royaux d'Art et d'Histoire* dans le refuge antique de Montauban-sous-Buzenol (Lux.), plusieurs pierres sculptées d'époque romaine furent découvertes; parmi ces vestiges intéressants se trouve une borne milliaire qui avait été remployée dans les soubassements du donjon du haut moyen âge (1). Il est évident que cette borne ne se trouvait pas primitivement à Buzenol même, mais le long d'une route importante, notamment la Reims-Trèves, la seule dans les environs immédiats, passant à cinq kilomètres au nord de Buzenol. C'est d'ailleurs l'emplacement indiqué plus ou moins par l'inscription même de la pierre, précisant que celle-ci se trouvait à 57 (?) milles (environ 85 km) de Trèves, distance correspondant à celle qui sépare Trèves et Etalle, site romain important situé sur la route. Mais l'inscription présente encore un autre intérêt: Fincke (2) a complété l'inscription difficilement déchiffrable, comme suit: « [TI CLAUDIUS DR]US(I) [F(ilius) CAESAR] AUG(ustus) GER(manicus), [PONT(ife)x MAXI(mus)] TRIB(unicia) [POT(estate) II]II.[IM]P(erator) VIII, C[o(n)s(ul)] DESIG(natus) IIII, P(ater)P(atriciae). [A COL](onia) AUG(usta) M(ilia) P(assum)...II. » Les précisions administratives fournies par les titres de l'Empereur Claude nous permettent de situer la pierre entre janvier 44 et janvier 45; la borne fut donc érigée le long de la route sous le règne de Claude, probablement à l'occasion de la construction de la chaussée.

(1) A. DE LOË, *Belgique Ancienne*, III p. 51, fig. 3.

J. BREUER, dans *Ann. Acad. Arch.* 77 (1930), p. 43-44.

H. DE WEERD, *Inleiding tot de Gallo-Rom. Archeologie*, p. 22, n. 2.

(2) H. FINCKE, dans *Bericht-Röm. Germ. Komm.*, XVII, 1927, p. 106, n° 320.
Colonia Augusta est Trèves.

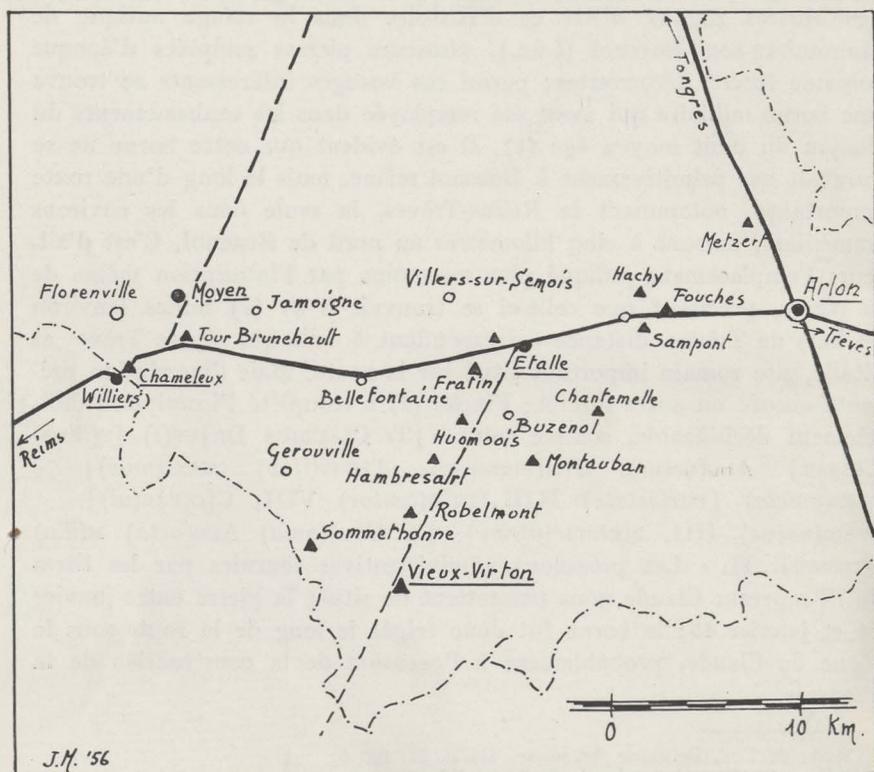
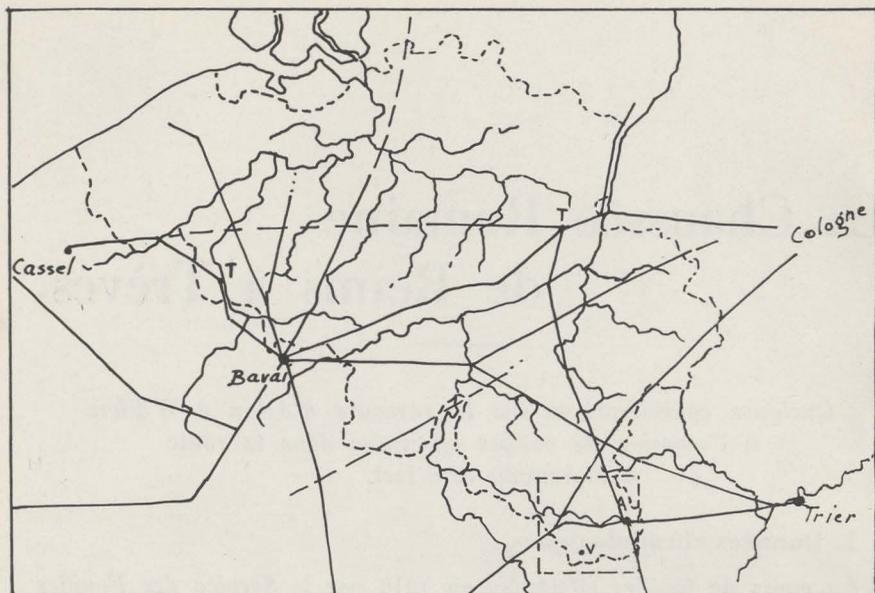


Fig. 1. La chaussée Williers-Arlon dans l'ensemble du réseau routier belge, avec les principaux sites romains échelonnés le long de cette route.

D'autres découvertes semblent confirmer cette date : dans son rapport sur les fouilles faites dans la nécropole de Fouches — petite localité située exactement à l'endroit où la chaussée antique passe la Semois à gué — M. Roosens a proposé une hypothèse intéressante (3) : ce cimetière, assez étendu — il aurait contenu primitivement environ 300 tombes — aurait appartenu à une agglomération dont les habitants avaient été occupés à la construction de la route. Le fait que, chronologiquement, la nécropole s'étende sur quelques dizaines d'années seulement — de 35 à 68 environ — ainsi que le total impressionnant des tombes, s'expliquent par la main d'œuvre considérable qui a dû être employée pour ces travaux et ce dans un délai très court.

Plusieurs autres nécropoles, toutes de la même époque, indiquent nettement qu'à partir du milieu du 1^{er} siècle, la région a connu un essor rapide, quoique de courte durée (4). Nous pouvons constater le même phénomène dans les industries locales, notamment dans l'industrie céramique : les fours de potier de Hambresart (5) et de Huombois (Ste-Marie-sur-Semois) (6) ne fonctionnèrent que durant quelques décades de la seconde moitié du 1^{er} siècle. L'étude de cette céramique ainsi que celle des nécropoles de Fouches et de Chantemelle montre une influence, et pour certaines pièces même une origine rémoise : poteries de Sept-Saulx (sud de Reims), Vertault, Argonne.

Cet ensemble archéologique homogène prouve que, sous le règne de Claude, vers le milieu du 1^{er} siècle, la Gaume fut mise en contact direct avec les centres de civilisation romaine, Reims et Trèves (7), et ce au moyen d'une route directe.

Nous savons que cet empereur s'est beaucoup occupé de l'aménagement du premier réseau routier en Gaule Septentrionale : il a entre autres fait construire la chaussée menant de Bavai au Nord (8) ; c'est lui également qui aménagea la Bavai-Cologne, par Tongres (9) ; en vue de ses campagnes en Angleterre, il a certainement réorganisé complètement le réseau dans la zone côtière (10). La construction de la chaussée Reims-Trèves s'englobe parfaitement dans ce plan général.

(3) H. ROOSENS, Cimetière romain du Haut-Empire à Fouches, *Arch. Belgica*, 20, 1954, p. 260.

(4) H. ROOSENS, l. c.; *Id.*, Un cimetière du milieu du 1^{er} siècle à Chantemelle, *Arch. Belgica*, 21, 1954. D'autres nécropoles à Sainte-Marie-sur-Semois (Banel, Fratin), Arlon (Hochgericht : A. BERTRANG, Les nécropoles gallo-romaines d'Arlon, *Parcs Nationaux*, 8, 1953, p. 86-98), Hachy (Sampont), Poncelette, Valansart.

(5) G. MARTIN, Établissement de potier belgo-romain du 1^{er} siècle à Hambresart, *Ann. Inst. Arch. Lux.*, 1939, p. 83-112.

(6) Fouilles de 1954. Rapport en préparation ; cfr *Archéologie*, 1955, p. 137.

(7) C'est sous Claude que Trèves « prend l'allure d'une ville italique avec ses rues qui se coupent à angle droit : elle reçoit alors le droit de cité romaine (*Colonia Augusta Treverorum*)... », W. REUSCH, Trèves, cité romaine.

(8) J. MERTENS, dans *Arch. Belgica*, 4, 1951, p. 137-139.

(9) Voir en dernier lieu : PH. DE SCHAEZTEN, De datering van de eerste romeinse stenen omheining van Tongeren, *Oude Land van Loon*, 1955, p. 11.

(10) J. MERTENS, Les routes romaines de la Belgique, *Arch. Belgica*, 33, 1957.

2. Importance de la chaussée.

On peut se demander si le tracé de cette voie de communication n'existait pas déjà longtemps avant son aménagement définitif par Claude. Sur une carte de la Gaume et de l'Ardenne méridionale, nous remarquons une vaste clairière entre la forêt d'Ardenne et celle de la Gaume, large bande cultivée, formée par la vallée de la Haute-Semois (11) ; la route se trouve presque dans l'axe de cette clairière dont la limite septentrionale forme également la frontière géologique entre la Gaume et l'Ardenne (12) ; elle reste constamment sur les pentes méridionales des hauteurs ardennaises.

Il est possible que cet aspect géographique ne date pas du 1^{er} siècle de notre ère, car la région eut déjà une certaine importance stratégique dès le début de l'occupation romaine : des légions de César campèrent à Mouzon, point fortifié au sud-ouest de Carignan, contrôlant le passage de la Meuse de notre route ; de là, elles se déplaçaient en Ardenne par des pistes existantes (13). Le tracé Carignan-Trèves fut-il une telle piste à l'époque de César, aménagée ensuite par Claude ?

La courte période d'efflorescence du milieu du 1^{er} siècle — dont nous parlions plus haut — ne signifie pas une décadence complète dès le 11^e siècle : très nombreux sont les établissements qui s'échelonnent le long de la chaussée et dont l'occupation s'étend sur tout les 11^e et 111^e siècles. Nous en reparlerons au cours de la description détaillée de la route. Au 1v^e siècle, à cause des invasions, la route devint un élément d'importance stratégique : c'est l'époque où Trèves devient le siège de la cour impériale et de l'administration civile. Arlon se retranche derrière son enceinte construite au début du 1v^e siècle. Plus vers l'ouest, l'éperon fortifié de Williers contrôle le passage de la chaussée dans les fonds de Chamleux ; à Yvois-Carignan était établie une garnison de Lètes (14). Dès le début du 1v^e siècle, toutes les routes de cette région sont étroitement surveillées et fortifiées (15), jusqu'au moment où la domination franque s'établira définitivement. Le souvenir même des Romains disparaît ; la route subsiste, mais sous le vocable de chaussée Brunehaut, Brunehault, reine d'Austrasie.

3. Description de la route. (Fig. 2 à 7.)

Dans ce paragraphe, nous donnerons la description de l'état actuel de la route, mentionnant en passant les principales découvertes de l'époque romaine dans ces parages.

(11) C. DUBOIS, L'Ardenne romaine, *Bull. Inst. Arch. Lux.*, 29 (1953), pp. 3-5.

(12) M. COSYN, La Gaume, *Parcs Nat.*, 1948, n^o 4, p. 6-8.

(13) César, BG V, 24 ; J. MULLER, Histoire militaire des Ardennes, *Revue hist. de l'armée*, 1955, p. 24-25.

(14) « *Praefectus lactorum Actorum Epuso* » : Notitia Dignitatum.

(15) J. VANNÉRUS, Le limes et les fortifications gallo-romaines de Belgique, p. 45 ; J. MULLER, o.c., p. 27.

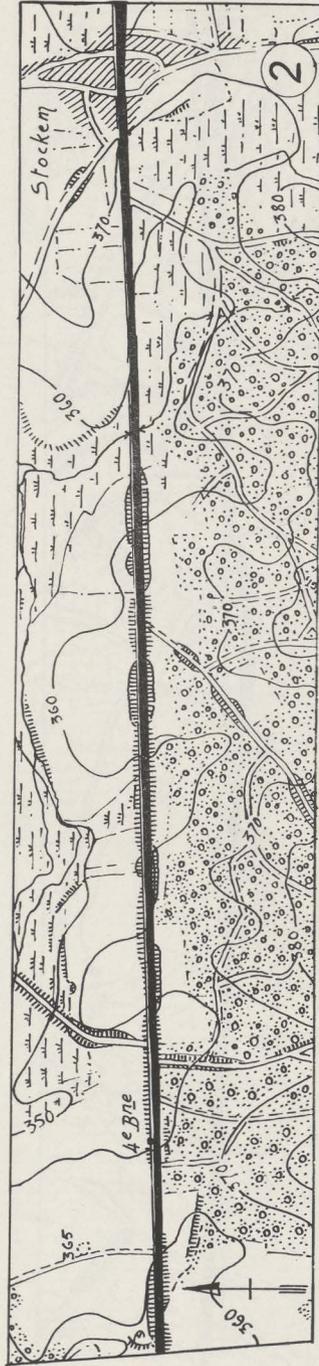
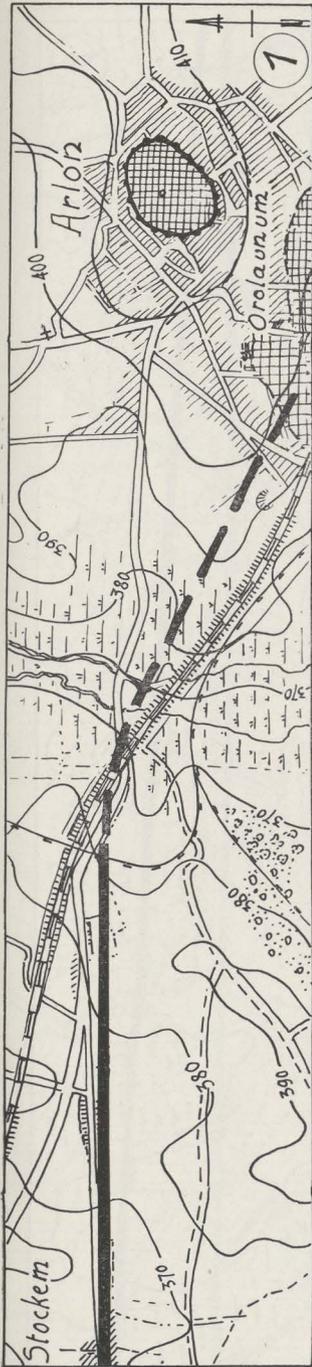


Fig. 2.

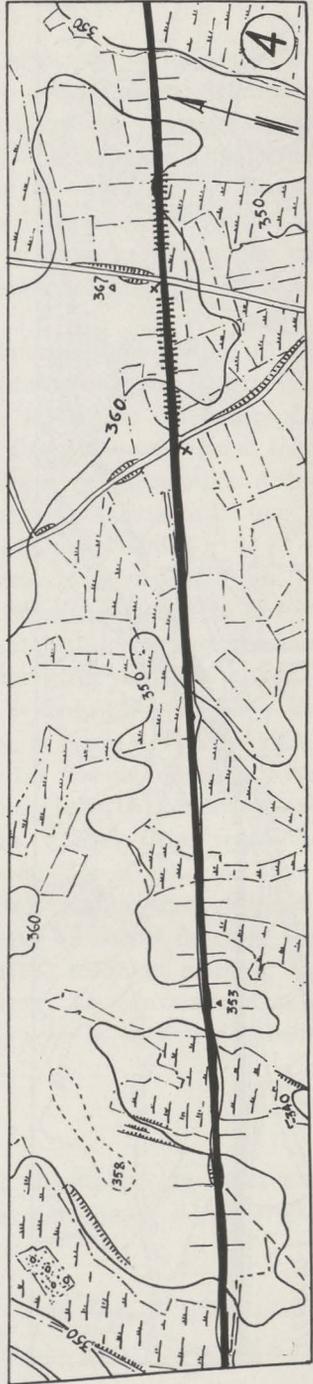
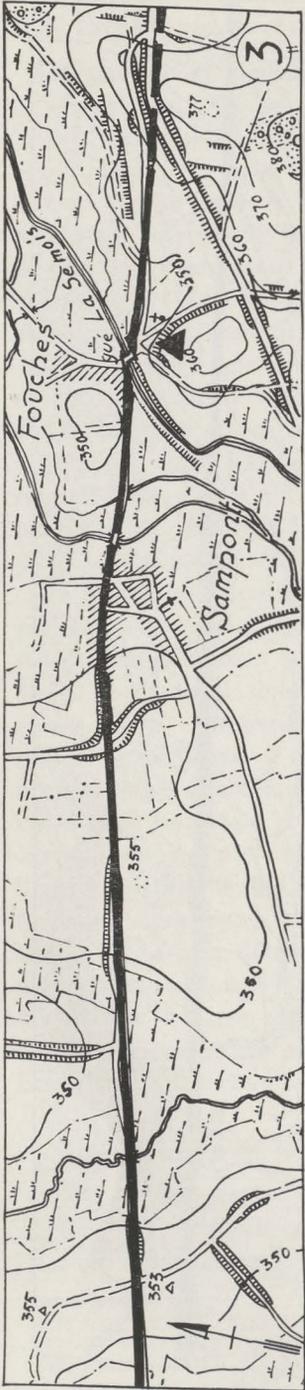


Fig. 3

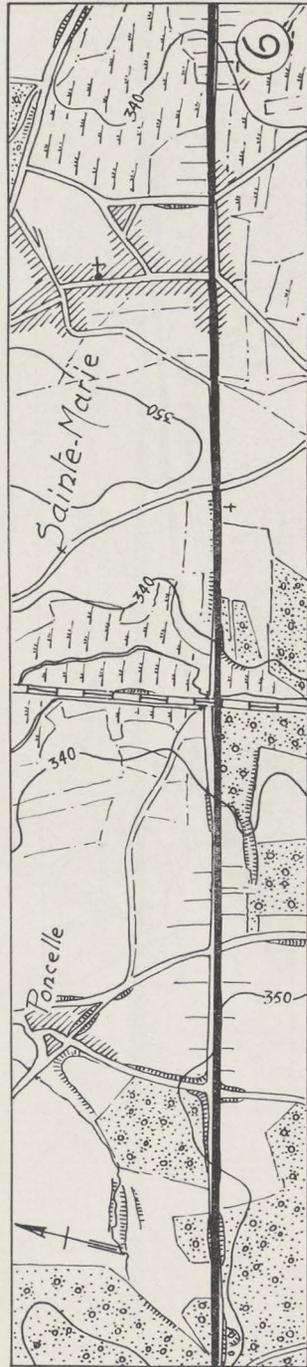
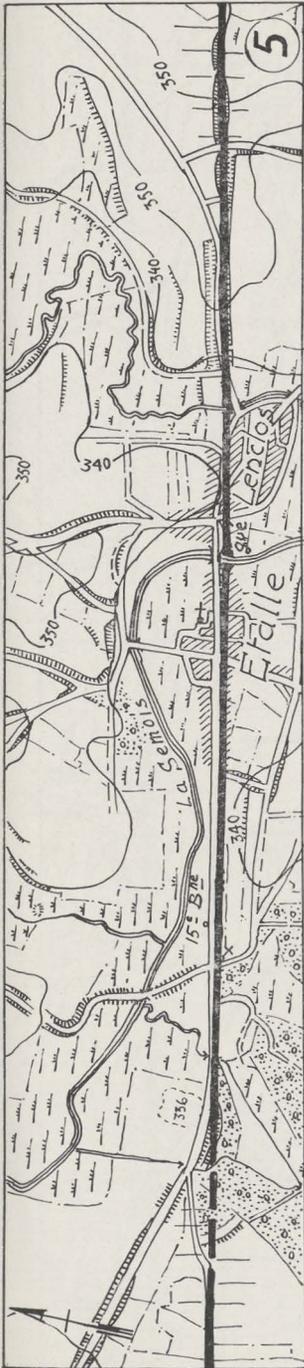


Fig. 4.

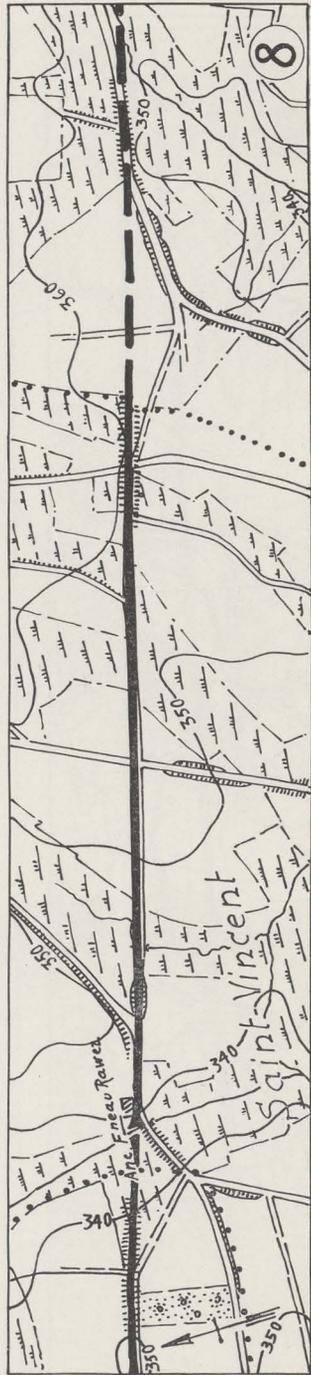
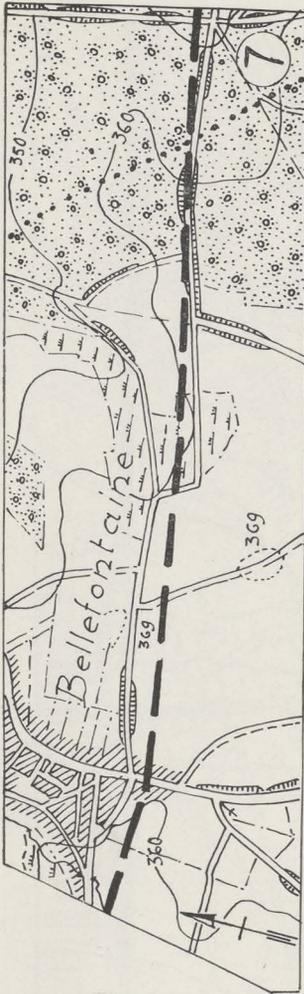


Fig. 5.

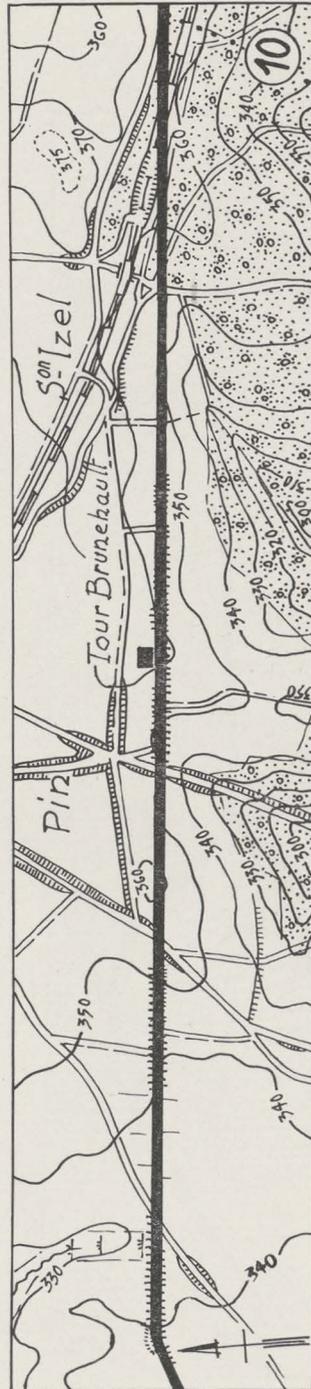
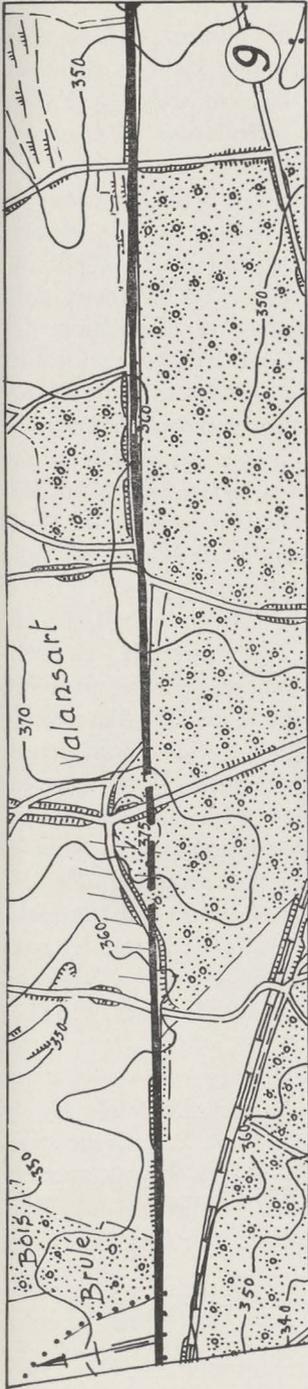


Fig. 6.
— 99 —

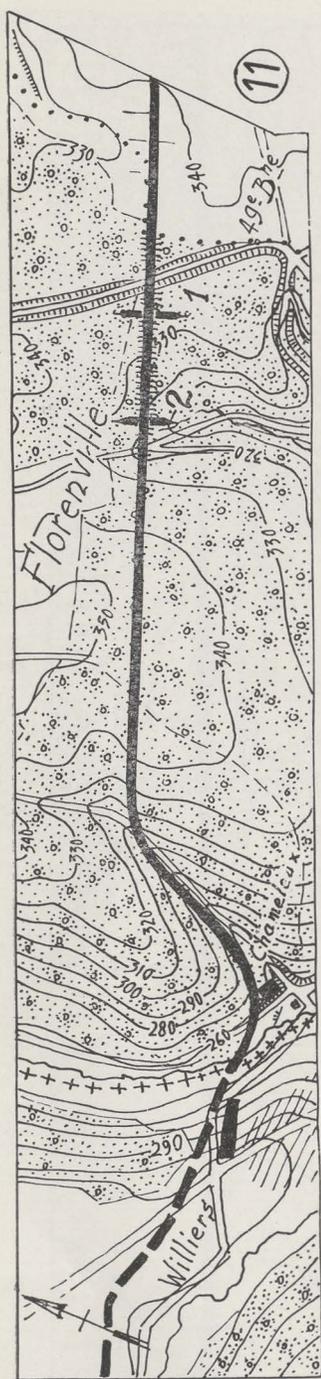


Fig. 7.

Notre route est mentionnée dans l'itinéraire d'Antonin qui signale comme principales stations dans les Ardennes « *Epoisso vicus* », Yvois-Carignan et « *Orolauno vicus* », Arlon.

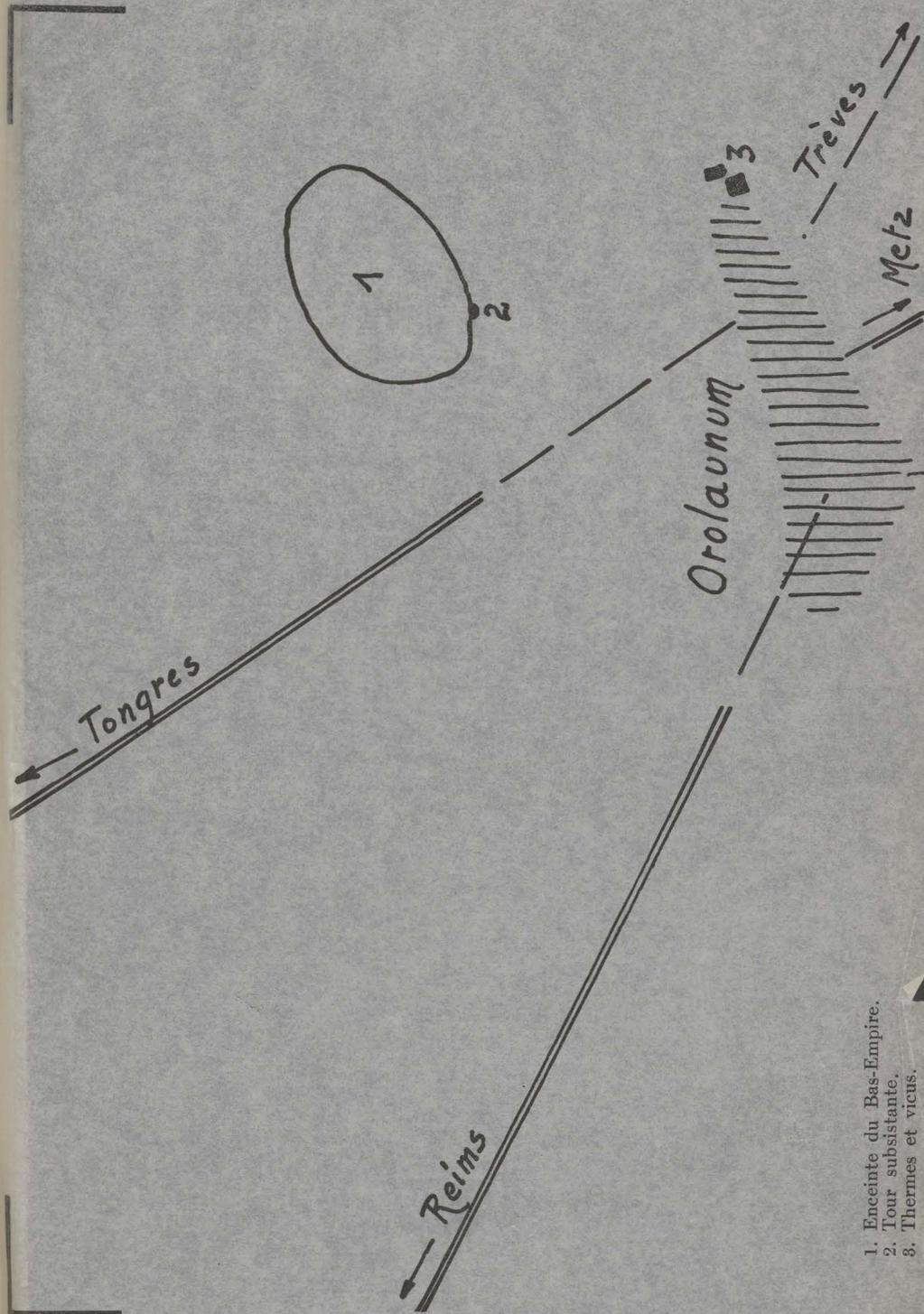
Sur le territoire belge, la chaussée est encore en majeure partie visible, quoiqu'en plusieurs endroits elle ne soit plus en usage ; on reconnaît alors le tracé d'après la disposition des parcelles cadastrales se rattachant perpendiculairement à la route. Nous avons parcouru celle-ci d'Arlon à Williers et l'avons suivie pas à pas sur des photos aériennes. Nous décrivons la route en partant de l'est, d'Arlon, jusqu'à Williers, où elle quitte la Belgique.

Orolaunum, l'Arlon actuel, centre économique, administratif et religieux d'une région agricole, prospère surtout durant le II^e s., efflorescence dont témoignent les nombreuses sculptures monumentales trouvées sur son sol (16) ; le *vicus* se trouvait aux bords des sources de la Semois, au pied de la butte sur laquelle s'étagé la ville actuelle et qui fut fortifiée dès le IV^e s. ; c'est là que les routes se croisèrent et que s'érigèrent boutiques, temples, thermes, etc (17) (fig. 8).

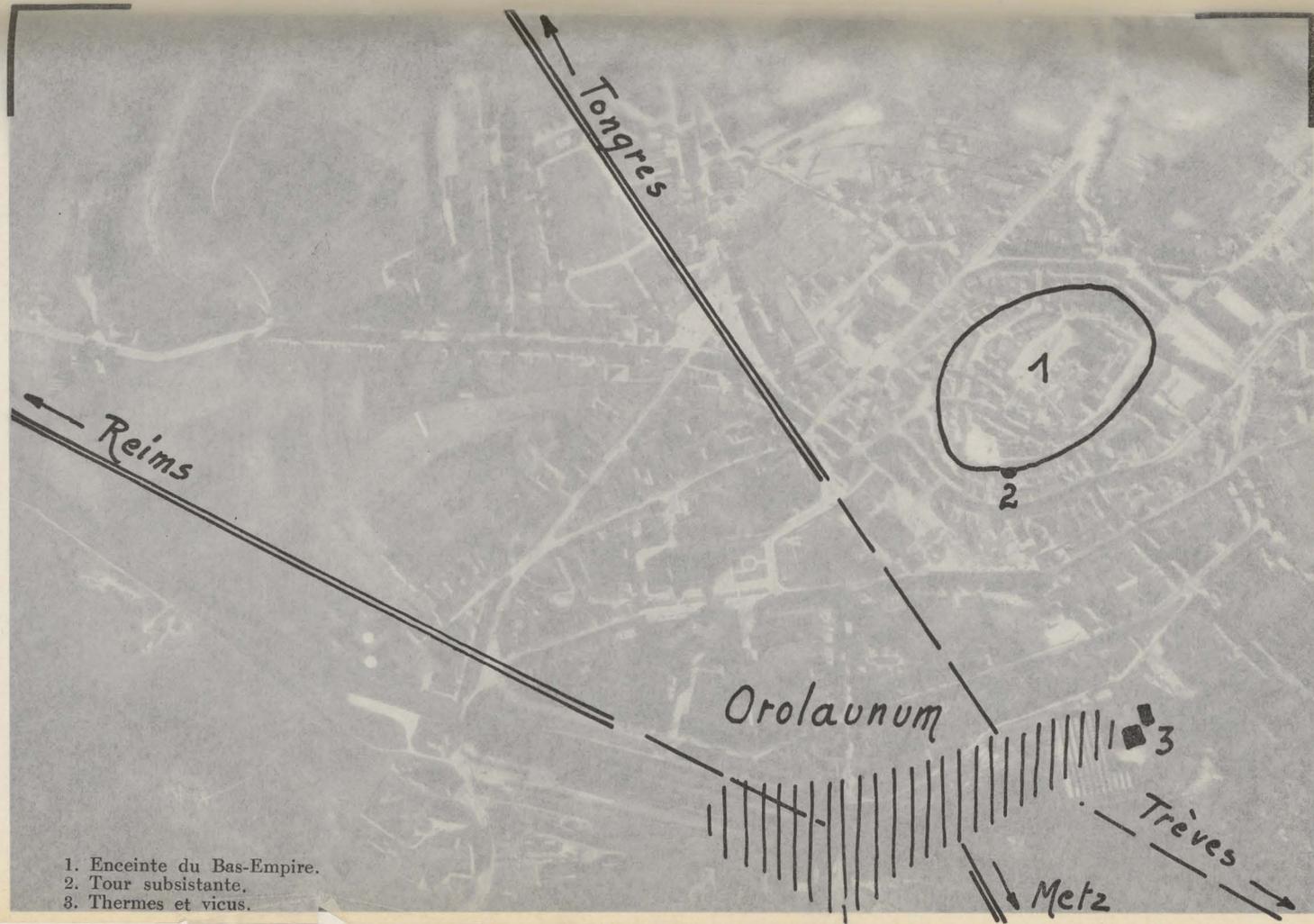
La Reims-Trèves quitte le *vicus* vers le nord-ouest, parallèle à la route provinciale de Florenville, passe le chemin de fer à peu près au pont actuel et se dirige tout droit sur le village de Stockem ; le tracé

(16) M. E. MARIËN, Les monuments funéraires d'Arlon, *Ann. Inst. Lux.*, 76, 1945.

(17) BERTRANG, Hist. d'Arlon ; J. BREUER, Le sous-sol archéologique et les remparts d'Arlon, *Parcs Nat.*, (1953) p. 98-102 avec carte.



1. Enceinte du Bas-Empire.
2. Tour subsistante.
3. Thermes et vicus.



1. Enceinte du Bas-Empire.
2. Tour subsistante.
3. Thermes et vicus.

Fig. 8. Vue aérienne d'Arlon.



Fig. 8. Vue aérienne d'Arlon.

est encore reconnaissable dans le dessin du cadastre. Après Stockem, le tracé correspond à celui de la route provinciale jusqu'à proximité du km 4, où cette dernière s'incurve vers le sud-ouest, pour éviter les bas-fonds de la Semois. Le chemin antique continue tout droit vers le hameau de Heiden, sous Fouches, où il passe la Semois à gué. Sur la butte voisine, se trouvait l'importante nécropole du 1^{er} siècle, mentionnée plus haut. Après avoir traversé un bras secondaire de la Semois, la chaussée gagne les hauteurs de Sampont, où il y a un premier changement de direction peu accentué; c'est arrivés à ce point que les arpenteurs romains jalonnèrent leur tracé en visant le sommet de la butte d'Arlon. D'ici jusqu'à Etalle, la route est encore bien repérable: c'est un large chemin de campagne, rectiligne, bordé de fossés, en usage par endroits, devenu prairie ailleurs; au nord de Vancé, le chemin est encore sur remblai surélevé. Au nord, nous avons l'importante villa romaine de Hachy, tandis qu'au sud a existé un petit établissement à Villers-Tortrue, hameau situé au bord de la rivière; traversant les bas-fonds, le chemin actuel s'écarte parfois un peu, mais il reprend ensuite l'alignement (fig. 9).

Et nous arrivons ainsi à Etalle, petite localité dont le nom ainsi que les trouvailles qui y ont été faites, nous permettent de faire remonter l'existence à l'époque romaine; le nom *Stavelz* (1066), *Stabulum* (1094), *Stavules* (1139), nous ramène au latin *Stabulum*, relais sur la grand'route: nous sommes ici à 15 km d'Arlon, après un tiers du trajet Arlon-Yvois (Carignan) (18).

A l'est d'Etalle se trouve le hameau de Lenclos, minuscule agglomération située sur une petite butte enserrée par le confluent du ruisseau de Lenclos et de la Semois; la chaussée la traverse de part en part. Au xvii^e s., A. Wiltheim a rencontré ici des murailles; il y place une fortification routière (19). L'historien J. F. Pierret signalait, au xviii^e siècle encre, des murs et des bas-reliefs (20). C'est d'Etalle probablement que proviennent les nombreux fragments de monuments funéraires découverts en même temps que la borne milliaire dans le donjon de Montauban-sous-Buzenol (21). D'Etalle également pourrait provenir la magnifique pierre à quatre dieux, placée sous la table du maître-autel

(18) J. VANNÉRUS, Les chaussées romaines de Reims à Trèves et à Cologne dans leur traversée du Pays gaumais, *Le Pays gaumais*, 6/7 (1945/46), p. 47-48.

(19) A. WILTHEIM, *Luxemburgum romanum*, p. 269: « *Stabuli porro est veteris oppidi fama, blandientibus, opinor, sedi suae vicinis. Ruinas ostendunt et murorum vestigia, ambitu aliquanto. Loco nomen Ly Clo clusuram diceret. Non tamen idcirco dederim justum hoc loco oppidum: munimenti aliquid viac, et itinerantibus tuendis, sane quidem* ».

(20) TANDEL, *Les communes Lux.*, t. V, p. 686.

Plusieurs trouvailles y auraient été faites au xix^e siècle: TANDEL, o. c., t. III p. 418.

(21) M. E. MARIËN, Les monuments funéraires de Buzenol, 1944; J. MERTENS, Le refuge antique de Montauban-sous-Buzenol, *Arch. Belg.*, 16, 1954, p. 31-32.



Fig. 9. Vue aérienne de la chaussée entre Sampont et Etalle.
(Cfr fig. 3, section 4.)

de l'église de Villers-sur-Semois. A environ deux kilomètres et demi au sud-est, M. Roosens a fouillé en 1953 un petit bâtiment romain (22). A 1.800 m au nord-ouest du village, des travaux ont amené en 1954, la découverte d'un important établissement, occupé aux II^e-III^e s. (23).

Dans le village même, le gué antique était encore en usage, jusqu'il y a un an ; il a été coupé depuis lors ; on le voit à quelques dizaines de mètres au sud du pont actuel (fig. 10).

Poursuivons notre route vers l'ouest : nous avons repris la provinciale de Florenville jusqu'au km 15 ; au lieu de virer vers le nord, vers Tintigny, l'ancienne chaussée continue, rectiligne, vers Sainte-Marie-sur-Semois qu'elle traverse de part en part ; c'est ensuite le chemin actuel de Bellefontaine. Dans ce dernier village, la route antique a disparu ; quelques bouts de tracé sont reconnaissables par la disposition des parcelles cadastrales. Sur les hauteurs, à l'est de Bellefontaine, cote 367, nous notons un changement de direction peu prononcé, vers le nord. Au « Haut des Rapes », Prat signale les vestiges d'un camp romain (24). Après avoir passé la route d'Orval, nous retrouvons notre route sous l'aspect d'un beau chemin de campagne surélevé de 50 cm environ, large de 12 à 15 m et portant le nom caractéristique de chaussée Brunehaut. Il passe devant l'ancien fourneau de Rawez : le gué antique sert encore maintenant au passage du bétail de la ferme ; dans la prairie, l'agger de la route est magnifiquement indiqué ; celle-ci continue ensuite le long de la lisière septentrionale de la forêt d'Orval : large chemin parfois en remblai, il semble ici plutôt abandonné.

Nous sommes maintenant à hauteur de Valansart-sous-Jamoigne ; ici fut découverte une importante nécropole belgo-romaine ; de la même commune provient un beau petit vase en terre blanche de Saint-Remy en Rollat (Allier) ; dans l'église de Jamoigne se trouve un fût de colonne de monument à quatre dieux.

Arrivée sur le territoire de la commune d'Izel, la route est coupée par le chemin de fer, mais elle reprend directement pour gravir les pentes menant à la cote 365, où se trouve la fameuse tour Brunehaut. Dans ces parages, la chaussée est admirablement conservée : l'assiette a encore une largeur de 10 à 12 m, dépassant de 50 à 70 cm, même au sommet de la colline, les terres environnantes (fig. 11) ; sur la pente, des fossés parallèles bordent la route ; par-ci par là, on trouve encore des traces d'empierrement ; la coupe d'Izel se situe ici. La tour Brunehaut existait encore dans la seconde moitié du XVII^e s., époque où elle fut décrite par Wiltheim (25) : c'était une construction octogonale dont l'appareil

(22) *Archéologie*, 1954, p. 435.

(23) *Id.*, 1955, p. 141.

(24) G. F. PRAT, dans *Ann. Inst. Lux.*, 1852/53, p. 74.

(25) « *Forma ei octogona, ex Vitruvii praecepto Structurae ratio, ex saxis et cocto latere, ita ut denis saxorum terni laterum ordines intercurrent. Aditus*



Fig. 10. Etalle ; l'ancien passage à gué.



Fig. 11. La chaussée antique en face de la Tour Brunehaut (Izel), dont les traces se trouvent près des buissons à gauche sur la photo.

se composait de pierres et de briques; l'entrée était très étroite et l'intérieur vide, sans trace de chambres. Dans les champs on voit encore actuellement des amas de pierres et de tuiles, indices d'une masse autrefois considérable; les quelques tessons que nous avons recueillis sur place ne permettent pas de dater exactement cette construction (26); érigée sur une hauteur d'où l'on a une vue fort étendue, elle devait être une tour d'observation (27), contrôlant les routes Reims-Trèves et Reims-Cologne, dont certains placent la bifurcation précisément en cet endroit (28). Au sud de la tour ont été signalés des vestiges connus dans le pays sous le nom de « Camp des Romains » (29).

A l'est de la tour, la route suit la crête (cote 360) sur une distance de 1.800 m (fig. 12), s'incurve ensuite légèrement vers le sud-est pour s'engager dans les bois de Florenville après avoir traversé la route d'Orval. Dans les champs, la chaussée se présente sous l'aspect d'un très large chemin de campagne, actuellement hors d'usage; elle est légèrement surélevée par rapport aux terres adjacentes; l'empierrement se trouve à fleur de sol, caché par l'herbe. Dans les bois même, aucun sentier n'a conservé le souvenir de l'ancienne voie; le tracé est cependant nettement visible car le relief antique s'est très bien conservé; on remarque distinctement l'assiette surélevée de la chaussée, bordée de deux larges fossés; des amas de pierres jalonnent le parcours; c'est ici que nous avons fait nos coupes (voir infra). Continuant vers le sud-est, la route dévale ensuite les pentes de la vallée du ruisseau de Williers et emprunte pour cela un petit vallon secondaire, de sorte que la descente se fait graduellement, avec un minimum de dénivellation (9 %). Dans la vallée même, au lieu dit *Chamleux*, se trouvait un important établissement romain dont l'occupation est attestée du 1^{er} au 4^e s. (30). Nous y

ostio perangusto; intus inane, nullo cellarum conclaviumque vestigio. Nunc muri pars et sparsae inter senticeta ruinae molis quondam ingentis argumenta jacent, dum totam struendis domiciliis archant accolae, Turrim Brunichildis appellantes, quod ea Regina, ut caeteras vias publicas romanarum, ita hanc quoque ad quam turris reficiendam curaverit » ... « Patrum memoria ingenj visebatur, regione eminentissima et longissimo partem in omnem prospectu; prono hinc assensu speculam fuisse romanorum hanc turrim » (Luxemburgum Romanum, p. 94 et 219).

(26) Voir J. VANNÉRUS, *Limes*, p. 225-227.

(27) Nous pourrions comparer cette tour — *si parva licet componere magnis* — à la fameuse tour Magne à Nîmes, également octogonale. Le plus souvent, ces tours de guet sont cependant rectangulaires: cfr A. GRENIER, *Manuel d'Archéol. gallo-romaine*, I, p. 469-471. La fonction de belvédère de la tour antique a été reprise actuellement par le clocher de l'église de Florenville, du haut duquel on découvre un très vaste panorama.

(28) La Table de Peutinger mentionne sur cette dernière chaussée, la station *MEDUANTO*; on place celle-ci généralement à Moyen, dépendance d'Izel, à 2,5 km au nord de la tour Brunchaut (J. VANNÉRUS, dans *Le Pays gaumais*, 1945/46, p. 50-52); au lieu-dit « *Pergy* », au bord de la Semois et tout près d'un gué, existent les ruines d'un important bâtiment romain; les fragments de mosaïque, de fresques et de plaques de marbre y rencontrés prouvent une certaine opulence (J. VANNÉRUS, *Limes*, p. 44); l'établissement contrôlait le passage de la rivière par la route Reims-Cologne, celle-ci quittant la Reims-Trèves près de la tour Brunchaut.

(29) J. VANNÉRUS, l. c., p. 44.

(30) R. DE MAEYER, *Rom. Villa's in Belgie. Inventaris*, p. 187-188.



Fig. 12. Le tracé de la chaussée à l'ouest de la Tour Brunehaut.
(Cfr fig. 6, section 10.)

avons fait quelques sondages préliminaires en 1955 ainsi qu'une première campagne plus systématique en 1956 (31). La chaussée y passait entre deux corps de bâtiments, et elle fut restaurée à plusieurs reprises, l'assise y est très épaisse et consiste en un cailloutis très dense ; à la surface on distingue encore les ornières ; à Chamleux elle fut le plus employée aux III^e et au IV^e siècles. Après avoir passé cette petite bourgade, la chaussée gravit de biais la pente assez abrupte du promontoire de Williers (fig. 13), passe devant la muraille antique (32) qui protège

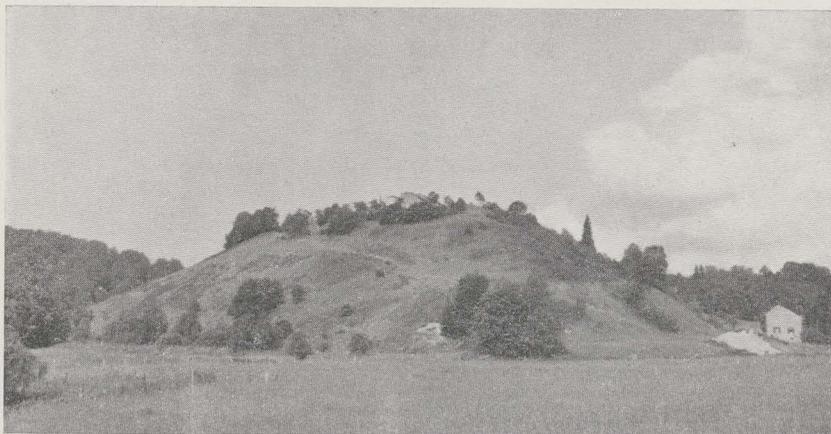


Fig. 13. Le promontoire de Williers.

cet éperon et s'engage enfin dans les champs où son tracé est bien visible ; sa direction est ici franchement est-ouest jusqu'au point où elle retrouve l'alignement correspondant à celui des hauteurs d'Izel. La traversée du vallon de Chamleux ne constitue qu'un crochet accidentel pour éviter les pentes trop fortes ; aussitôt sur les hauteurs, la chaussée reprend sa direction primitive. Sur le territoire français, la route est bien conservée, passant devant Tremblois, Les Deux Villes et Carignan (Yvois).

Comme il ressort de cette description, le parcours de la Reims-Trèves, sur le territoire belge n'offre aucune complication ; le trajet fut projeté d'après une logique toute romaine : rester le plus possible près des hauteurs, tout en conservant des tracés rectilignes, éviter les marécages pour ne pas avoir de trop grands frais de construction et d'entretien. Pour leur jalonnement, les ingénieurs antiques visaient quel-

(31) *Archéologie*, 1955, p. 133.

(32) Ce mur massif, long de 30 m, haut de 3 et épais de 2 m, défend le promontoire de Williers ; il est légèrement courbe, la face convexe regardant l'ouest. A Williers, on a retrouvé des monnaies de Gallien et de Postume : M. TOUSSAINT, *Répertoire archéologique du département des Ardennes*, 1955, p. 80.

ques points plus élevés : la tour Brunehaut, la butte d'Arlon. Entre la frontière française et Arlon, il y a exactement trois changements de direction, exigés par la configuration du terrain : il fallait en effet éviter la vallée très large et marécageuse de la Haute-Semois. Il n'y a pas de larges courbes, comme c'est le cas actuellement, mais des tronçons droits, se joignant par un angle plus ou moins marqué. Un premier tronçon va de Mouzon (France) jusqu'à Izel (1.800 m à l'est de la tour Brunehaut) ; le second, de Izel à Bellefontaine, où, sur le sommet, la route s'incurve vers le nord jusqu'à Sampont, de là elle file droit sur le sommet de la colline d'Arlon. Dans ces dernières parties, la chaussée antique emprunte un parcours beaucoup plus logique et économique que la route actuelle, qui serpente entre les bas-fonds de Sivry et de Vance.

4. Etude de la coupe de la route à Florenville.

Nous avons coupé cette route dans le bois de Florenville, en deux endroits différents, situés à l'ouest de la route Florenville-Orval, entre les km 50 et 49 (voir tracé de la route, fig 7), et distants de 280 m. La route n'y est plus en usage actuellement, mais l'*agger* a encore, en certains endroits, une hauteur de plus d'un mètre (33).

Coupe I. — A 80 m de la chaussée moderne ; longueur 15 m ; largeur 1,50 m. Le talus consiste en un remblai composé de terre et de pierres ; aux extrémités, il y a l'amorce de deux fossés longeant l'antique chaussée. L'empierrement même a été enlevé pour la construction de la route moderne. Il ne nous fut pas possible ici, à cause de la mauvaise conservation, d'étudier la construction ancienne.

Coupe II. — A 280 m à l'ouest de la première, presque à la lisière du bois. La chaussée antique est ici parfaitement conservée. Longueur de la tranchée : 14 m ; largeur 1,50 m (fig. 14).

Le plan I, donnant le profil de cette courbe, nous dispense d'en donner une description détaillée.

La chaussée fut construite sur une pente dévalant vers le sud. Grâce à son bon état de conservation, nous pouvons suivre pas à pas le processus de sa construction.

1°. Le premier stade est le défrichement complet d'une bande de terre large d'environ 25 m, par où doit passer la future chaussée. Le terrain est éventuellement nivelé et la couche supérieure d'humus enlevée.

2°. Après cela, il s'agit de procéder à un jalonnement précis et définitif. Comme expliqué ci-dessus, le tracé consiste en plusieurs tronçons

(33) Je remercie MM. Bertrand et de Rémont pour l'aide qu'ils m'ont apportée au cours de la prospection et des coupes de cette route.



Fig. 14. Vue générale de la coupe II à Florenville.

parfaitement rectilignes. On se perd encore en conjectures quant à la méthode exacte des arpenteurs romains, mais nous devons en admirer les résultats. Une fois le tracé jalonné et mesuré, les constructeurs tracèrent un fossé bien marqué dans l'axe de la route. Dans notre coupe, ce fossé était entaillé dans la roche à une profondeur de 30 cm, le fond se trouvant à 1,30 m sous la surface de la future route. Le déblai provenant de ce fossé fut rejeté des deux côtés, ce qui est aisément reconnaissable dans le profil.

3°. A 3,05 m (pris d'axe en axe) de part et d'autre de ce fossé central, furent alors creusés deux fossés parallèles, distants de 6,10 m; ils sont un peu moins profonds que le fossé central: le fossé nord étant à 15 cm et le fossé sud à 20 cm au-dessus du fond du fossé central. Le déblai en fut rejeté vers l'intérieur.

Le creusement de fossés avant la construction d'une route est une méthode préconisée par les ingénieurs et auteurs antiques (34).

Cette bande composée de trois fossés parallèles, tout en servant au jalonnement exact de l'axe et des bordures de la route, possède cependant une autre fonction encore, en vue de la solidité même de la chaussée. Nous en reparlerons ci-dessous au 5°.

4°. Le creusement des deux fossés latéraux fut effectué, en ce qui concerne notre coupe, avant la construction de la chaussée proprement dite; nous avons trouvé du déblai de ces fossés sous l'assise de la route. Ces deux fossés latéraux sont une des caractéristiques des routes romaines; on les retrouve partout, même sur des pentes; ils servent à l'assèchement de la chaussée, évacuant les eaux superflues.

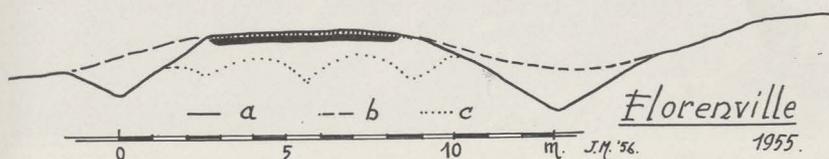


Fig. 15. Profil schématique de la route.

a : relief antique du terrain ; b : relief actuel ; c : profil des fossés sous la chaussée.

(34) PLIN L'ANCIEN, *Nat. Hist.* XXXV, 184-187; VITRUVÉ, *De Architectura* VII, 1, 1, (ce dernier texte nous paraît cependant plus en rapport avec la construction de maisons qu'avec celle des routes).

Nous en trouvons l'écho chez le poète Stace, décrivant la construction de la *Via Domitia* en Campanie (1^{er} siècle) : (*Silvae*, IV, 3, 40 sqq.)

« Hic primus labor inchoare sulcos
et rescindere limites et alto
egestre penitus cavare terras.
Mox haustas aliter replere fossas
et summo gremium parare dorso
ne mutant sola, ne maligna sedes
et pressis dubium cubile saxis ».

Les ingénieurs modernes procèdent d'ailleurs de la même façon, et nos autostrades actuelles sont bordées de larges fossés et d'égouts. A Florenville, la distance entre les fossés extérieurs est — d'axe en axe — de 13,30 m, le fond étant à 1,82 m (sud) et 2,03 m (nord) sous l'arête axiale de la chaussée (voir fig. 15 et plan I).

Les flancs de ces fossés sont fortement obliques ; on peut estimer leur largeur, à hauteur du terrain environnant, à environ 3,50 à 4,00 m.

5°. Une fois ces cinq fossés parallèles creusés, on procède à la construction du corps même de la route, de l'*agger*. L'espace entre les larges fossés latéraux est surélevé artificiellement au moyen de couches successives de matériaux divers : argile, pierres, etc. (fig. 16 et 17).

A Florenville, la composition de l'*agger* est très simple : sur le remblai provenant des fossés fut étendue une épaisse couche, plus ou moins damée, d'argile compacte, de couleur jaune verdâtre ; elle fut apportée d'ailleurs car nous y avons retrouvé des petits cailloux, de menus fragments de quartz et un morceau de scorie de fer ; cette couche d'argile



Fig. 16. Florenville, coupe II : empièrrement et fossés.

forme la fondation de la route. C'est à ce stade que l'on comprend mieux la seconde fonction des trois rigoles centrales : elles sont tracées là où la résistance de la chaussée doit être plus forte : l'axe et les bords : c'est là que le revêtement ne peut céder, surtout en bordure des fossés latéraux ; une plus grande épaisseur de forte argile damée prévient cet inconvénient.

6°. Ce n'est qu'après cette préparation minutieuse, que la route est « chaussée » ; à cet effet, on a empièrré la plate-forme surélevée formée par le remblai argileux, sur une largeur d'environ 5,60 m ; ce caisson consiste en de grandes dalles en grès local, posées soigneusement de

champs et légèrement obliques, serrées les unes contre les autres, sur une épaisseur de 25 cm. Sur les bords et dans l'axe, les dalles sont posées à plat, sur plusieurs couches, ayant la même profondeur que l'enrochement vertical. Ce procédé n'est cependant pas constant; il est adopté d'une façon plutôt irrégulière. L'imbrication des plaques de pierre indique que le travail a commencé au bas de la colline et que l'on a ainsi remonté toute la pente (direction de Trèves), rangée par rangée, en allant chaque fois de gauche à droite. Aucun liant ne fut employé dans cet enrochement.

7° Pour couronner tout l'ouvrage, une couche de cailloutis plus fin et de gravier est étendue sur toute la partie surélevée; elle a une épaisseur de 10 cm et constitue la surface carrossable. Sa largeur, légèrement ravalée par le fossé sud, peut être estimée à 7,50/8 m.

5. Coupe à Izel. (Plan II.)

Sur le territoire de la commune d'Izel, nous avons coupé la route à environ 100 m à l'est de la tour Brunehaut; la chaussée y est tracée sur une pente et actuellement encore le remblai de la route, large de 9 m, y dépasse de 0,80 m et 1,70 m le niveau des champs environnants; comme le chemin est toujours en usage, les traces d'usure et de rechargements successifs y sont très nettes.

Tout comme à Florenville, nous constatons ici aussi trois fossés parallèles, taillés dans le roc; cependant le fossé central ne se trouve pas dans l'axe de la route. Les deux fossés latéraux (plan II, a et g), profonds de 2,15 m et 2,30 m par rapport au sommet de l'empierrement, sont distants entre eux de 11 m (axe en axe); leurs parois vers l'intérieur sont abruptes; le sable provenant des fossés, mélangé à de l'argile et damé, sert d'assise à l'empierrement proprement dit; cette couche (c) a une épaisseur de 65 à 90 cm. Le fossé central est aussi profond que les fossés latéraux et fut remblayé avec du sable et de la menue pierraille. La partie surélevée de la route, l'*agger*, a une largeur de 7,70 m; primitivement il fut probablement empierré sur toute cette largeur: l'assise de pierre est bien conservée du mètre 7 à 10 (plan II), et consiste en une couche de dalles de grès local (d), placées en encorbellement sur une épaisseur de 10 cm; la façon de placer les dalles n'est pas la même qu'à Florenville, quoique nous distinguons nettement plusieurs dalles se chevauchant et placées en oblique. Au-dessus s'étend une couche de cailloutis plus fin (e) identique à celui de Florenville et de Chamleux (épaisseur: 10 à 13 cm). Enfin, couvrant le tout, nous trouvons actuellement une couche de débris de construction de l'époque romaine (f), couche probablement récente, amenée au moment de la destruction de la tour Brunehaut toute pro-

che : elle est composée de moëllons de grès, de blocs de mortier rose et de fragments de tuiles.

Cette coupe à Izel révèle également une adaptation ou réfection de la route : entre le fossé *a* et le remblai *c* il existe une trace oblique très nette, séparant le sable tassé et uniformément brun de *c* des couches superposées brunes et jaunes de *a* ; cette ligne de séparation ne



Fig. 17. Florenville, coupe II : détail de l'empierrement.

montre pas de formation d'humus de sorte que le remblai n'est pas resté longtemps à l'air libre de ce côté, qui se trouve vers le haut de la pente ; il est probable que les constructeurs romains, après avoir façonné l'*agger* de la chaussée sur sa largeur réglementaire et avec ses parois nettement obliques, aient constaté qu'un fossé si profond de ce côté n'avait pas beaucoup de sens ; n'oublions pas que de ce côté se trouvait également la tour Brunehaut ; par la nature du sous-sol sableux, la surélévation de la route suffisait au drainage ; ils ont remblayé donc ce fossé et ont élargi l'empierrement jusqu'au bord même de la chaussée (*b*) ; cet empierrement est cependant différent de celui de la route :

les dalles sont plus grandes et posées bien à plat; on pourrait penser à une sorte de trottoir, large de 1,20 m et longeant la route; celle-ci a dès lors une largeur d'un peu plus de 6 m. Ce remblayage du fossé a dû se faire presque en même temps que la construction de la chaussée.

* * *

La description des coupes donnée ci-dessus montre que les ingénieurs romains ont construit ici un tronçon de route, dont l'allure moderne est stupéfiante. Ils ont soigné jusque dans les moindres détails, le drainage de l'assiette (fossés latéraux), l'élasticité de l'*agger* (trois rigoles et couche d'argile tassée) et la solidité de l'empierrement: la disposition verticale des plaques de grès empêche le moindre glissement. C'est avec minutie que l'assise de la route fut préparée par le creusement de cinq fossés parallèles.

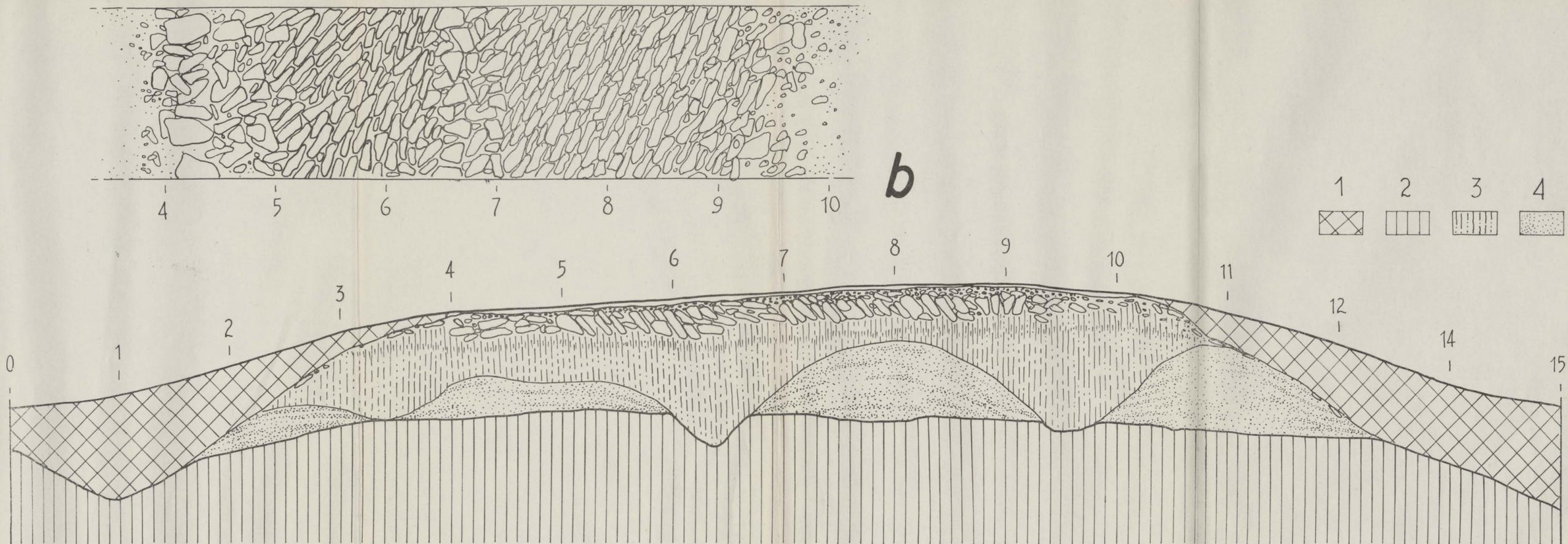
L'équipe préposée à la construction de notre tronçon, a suivi à la lettre les préceptes des théoriciens romains de la belle époque de l'Empire. Ils ont même observé scrupuleusement la largeur préconisée par le naturaliste Pline l'Ancien: 18 pieds, soit 5,25 m (35).

Nous retrouvons dans la coupe de cette chaussée Reims-Trèves, ainsi que dans le tracé de la route, tous les éléments caractéristiques des routes romaines (36); cela prouve qu'elle fut construite d'après des règles administratives, par un pouvoir public. Nous pouvons y voir la main de Claude, qui aménagea complètement le réseau routier de nos régions dans le cadre de l'organisation administrative, économique et stratégique de la Gaule septentrionale.

J. MERTENS.

(35) C'est cette largeur que nous rencontrons chez nous, par exemple à Asse, la Bavai-Asse ayant une largeur de 5,80 m; voir J. MERTENS, Les routes romaines de la Belgique, I. c., p. 27; Id., Archéologisch Onderzoek van een romeinse straat te Asse, *Arch. Belgica*, 4, 1951, p. 139; cfr A. GRENIER, Manuel Arch. Gallo-romaine, II, p. 365.

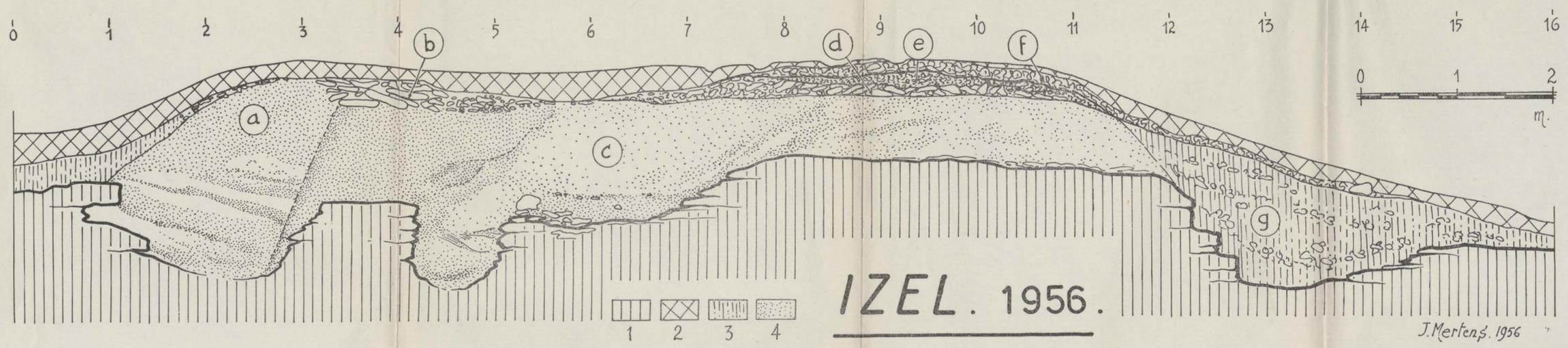
(36) Il est probable que la construction de la route n'ait pas été la même sur tout son parcours; cela dépendait de plusieurs facteurs: état du terrain, matériaux disponibles, etc. Voir J. MERTENS, dans *Arch. Belgica*, 33, 1957, pp. 28-29.



FLORENVILLE. 1955.

J. Mertens, 1955.

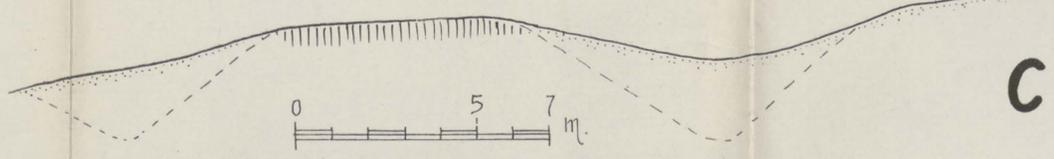
Plan I. — a) coupe: 1. remblai récent; 2. terrain vierge; 3. remblai argileux de l'agger; 4. sable provenant des fossés.
b) détail de la disposition des pierres de l'assise de la chaussée.



IZEL. 1956.

J. Mertens, 1956

Plan II. — Coupe à Izel: 1. terrain vierge et roche; 2. remblai récent; 3. remblai des fossés; 4. sable amené.



C